

*Н. Б. Худолеева**Белорусско-Российский университет (Беларусь, г. Могилев)*

## **РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*В статье рассмотрены вопросы развития транспортно-логистической деятельности и логистических центров в Республике Беларусь, включая их роль в экономике страны, развитии внутренней и внешней торговли, транзитных грузопотоков. Дана оценка динамике строительства логистических центров, перспективам роста их численности, объему и структуре логистических услуг.*

На сегодняшний день, за счет логистики в странах – членах Таможенного союза формируется 10–12 % ВВП (транспортный сектор – 7–8 % ВВП). В государствах ЕС данный показатель составляет 20–25 %. Доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах Таможенного союза составляет в среднем 20–25 %, а в некоторых случаях достигает 35 %. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае – 14 %, в странах ЕС – 11 %, в США и Канаде – 10 % [1].

По данным Европейской логистической ассоциации использование логистических центров в цепях поставок при осуществлении мультимодальных перевозок позволяет клиентам экономить 12–15 % от стоимости доставки в прямом смешанном сообщении. При этом наиболее часто на аутсорсинг логистическим центрам передавались такие логистические функции, как складирование – 73,7 %, внешняя транспортировка – 68,4 %, оформление грузов / платежей – 61,4 %, внутренняя транспортировка – 56,1 %, консолидация грузов / дистрибуции – 40,4 %, прямая транспортировка – 38,6 % [2].

Таким образом, логистические центры позволяют снизить логистические издержки в конечной цене товара, тем самым обеспечив рост спроса на данный товар.

Республика Беларусь находится на пересечении II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород) и IX (Хельсинки – Санкт-Петербург – Киев – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александрополис) международных транспортных коридоров, что обуславливает транзитно-транспортный потенциал страны. Важную роль играет также ответвление коридора IXВ Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда протяженностью 468 км (рисунок 1).

Ежегодно через территорию Беларуси перемещается около 151 млн т транзитных грузов.

Транспортный сектор, удельный вес которого в ВВП составил около 8,2 % в 2013 году, играет важную роль в экономике Беларуси, способствуя раз-

витию внутренней и внешней торговли, и вносит вклад в платежный баланс страны.



Рисунок 1 – Панъевропейские транспортные коридоры, пересекающие Республику Беларусь

На долю транспортного сектора приходится чуть выше 6 % от общей численности занятых в Беларуси [3, с. 20].

Дополнительные перспективы открывает Евразийский экономический союз Беларуси, России, Киргизии, Армении и Казахстана, который начал действовать с 1 января 2015 г.

При перевозке грузов, следующих транзитом через страны – участницы Таможенного союза, таможенное оформление на границах не осуществляется. Благодаря этому ускорилось оформление товаров и транспортных средств. Учитывая активизацию процесса развития торгово-экономических отношений между Европой и Азией, объем транзитных грузов через Беларусь будет увеличиваться ежегодно не менее чем на 20–25 %.

Таким образом, страна имеет большой потенциал для увеличения объема транзитных грузопотоков через свою территорию. Что, в свою очередь, позволит увеличить доходы страны от транзита.

По состоянию на июнь 2015 г. в Республике Беларусь действует 37 логистических центров, из которых 20 построены в рамках реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 г. № 1249 (рисунок 2):

1. Транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис», г. Брест в 0,6 км от автодороги М-1/Е30.
2. Транспортно-логистический центр «Гомель-Белтаможсервис», г. Гомель.
3. Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», Минский р-н, д. Озерцо.
4. Логистический центр «Л-Бит Групп», Минская обл., Воложинский р-н, пос. Раков.
5. Логистический центр ИЧПТУП «БЛТ-Логистик» в СЭЗ «Минск» в 1,5 км от пересечения автодорог М-1/Е30 и М-4 Минск–Могилев.
6. Логистический центр ООО «Двадцать четыре», Минский район, Хатежинский с/с, 1, административно-бытовой корпус.
7. Транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис» на 17-м км автодороги Минск–Дзержинск в непосредственной близости от двух панъевропейских транспортных коридоров.
8. Торгово-логистический центр ООО «ИнтерСтройПорталПлюс», Минский район, Щомыслицкий с/с, ТЛЦ «Щомыслица».
9. Транспортно-логистический центр «Минск-Белтаможсервис-2», Минский район, дер. Щитомиричи, 7-й км автодороги Минск-Слуцк.
10. Логистический центр ИООО «Прилесье», Минский район, Луговослободской с/с, 18-й км Могилевского шоссе.
11. Логистический центр ТЧУП «ШАТЭ-М Плюс», пос. Привольный Минского района на пересечении автодорог М-1/Е30 и М-4 Минск–Могилев;
12. Логистический центр СЗАО «Белрусинвест», г. Минск.
13. Транспортно-логистический центр «Могилев-Белтаможсервис», г. Могилев и др. [4].

Еще девять инвестиционных проектов по постройке логистических центров планируется реализовать до 2021 года.

Как показывает рисунок 2, наиболее интенсивно ведется строительство логистических центров в г. Минске и Минской области. Это обусловливается планами столичных властей до 2020 года вынести более 30 предприятий за черту города.

По оценкам экспертов, общая площадь складов класса «А» и «В» логистических центров составляет более 450 тыс. м<sup>2</sup>, из них склады общего пользования составляют 363 тыс. м<sup>2</sup>, склады временного хранения и таможенные склады – 50 тыс. м<sup>2</sup>, низкотемпературные склады и склады холодильники – 22 тыс. м<sup>2</sup>. Для сравнения, площади складов класса «А» и «В» в районе Варшавы составляют около 2,6 млн м<sup>2</sup>.

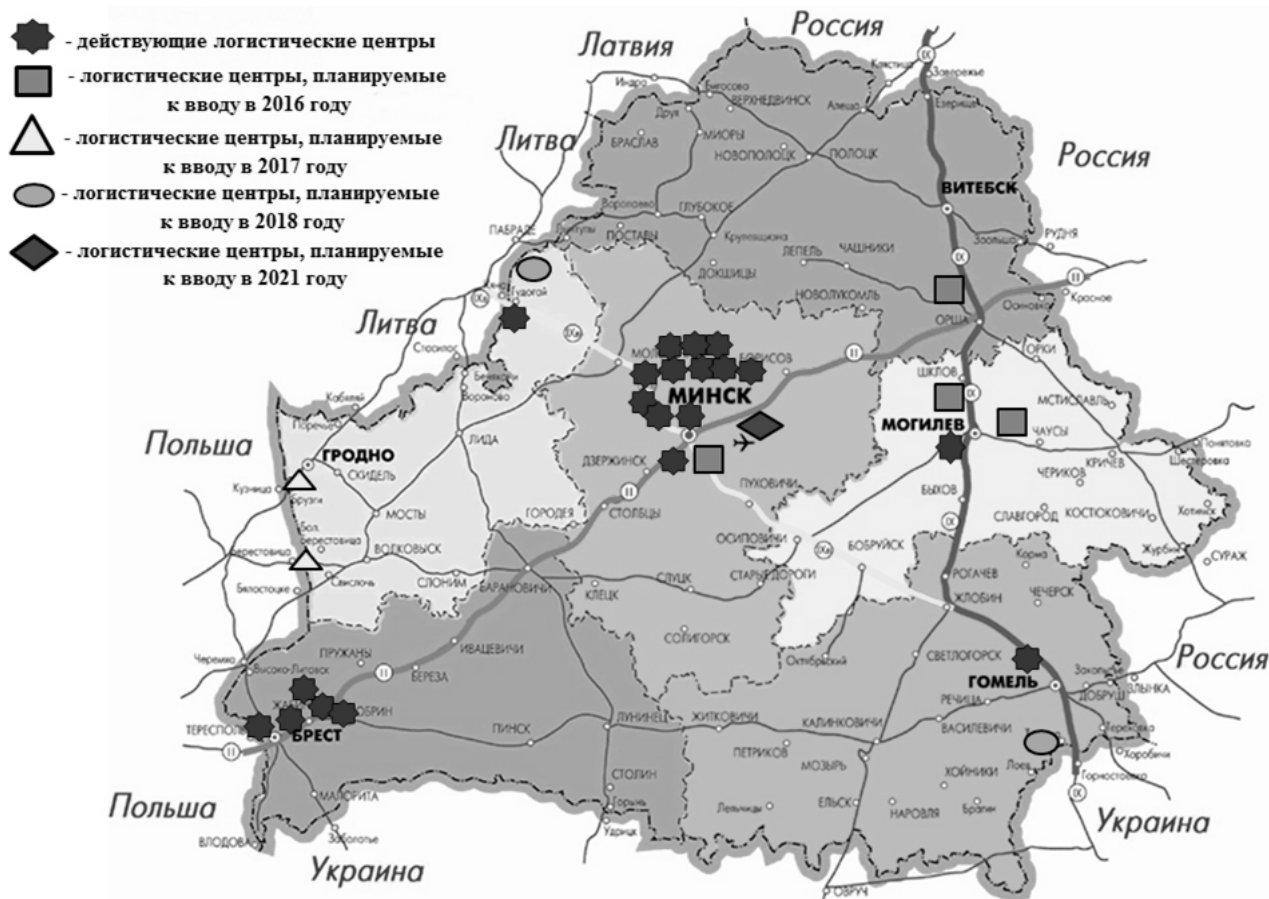


Рисунок 2 – Схема размещения логистических центров в Республике Беларусь

Несмотря на ввод новых объектов складской инфраструктуры, ставки аренды складских помещений не снижаются, так средняя стоимость аренды складских помещений класса «А» составляет 10–12 евро за м<sup>2</sup>, класса «В» – 6–9 евро за м<sup>2</sup>. Текущий уровень ставок аренды складских помещений класса «А» – самый высокий по сравнению со странами-соседями. Для сравнения, в Польше ставка аренды в связи с высоким предложением составляет 1,5–2 евро за м<sup>2</sup>, в Литве – 4,5–5,5 евро за м<sup>2</sup>, в России ставка аренды достигает 7,5–10 евро за м<sup>2</sup> [5].

Общий объем транспортно-экспедиционных услуг в Республике Беларусь за 2013 г. составил 18 884,2 млрд рублей, в том числе на долю железнодорожного транспорта приходится – 11 014,7 млрд рублей, автомобильного – 7003, водного – 711,5, воздушного – 115 млрд рублей [3, с. 80].

Объем логистических услуг в 2014 году по сравнению с 2013 годом увеличился в 1,2 раза и составил 935,0 млрд рублей, а объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь за этот же период увеличился в 4,3 раза и составил 174,6 млрд рублей.

Выросла и выручка за этот же период в 1,6 раза и составила 5,8 трлн рублей.

В строительство логистических центров привлечено более 4,6 трлн рублей инвестиций как государственных, так иностранных частного бизнеса. Создано порядка 4,5 тыс. новых рабочих мест [6].

Вопрос качества транспортно-логистических услуг также актуален для Беларуси.

Сегодня на мировом рынке логистики принята следующая классификация услуг:

- 1PL (First Party Logistics) – собственная логистика, все операции выполняются самим производителем (грузовладельцем);
- 2PL (Second Party Logistics) – предполагает, что компания оказывает лишь традиционные услуги по транспортировке и управлению складом, предоставляет информационные услуги по экспедированию грузов;
- 3PL (Third Party Logistics) – компания оказывает полный комплекс услуг по транспортировке, хранению и обработке товара, его таможенной очистке, имея для этого собственные средства (транспорт, складские комплексы, штат таможенных брокеров и т. п.). В тоже время по желанию клиента может оказываться только часть услуг;
- 4PL (Fourth Party Logistics) – это интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов. 4PL-провайдер занимается процессом планирования и контролем выполнения планов компании-клиента касательно продвижения ее товаров, используемых для этого денежных средств и информации.

На сегодняшний день, несмотря на широкое распространение, 1PL- и 2PL-операторы уходят с мирового рынка логистических услуг, а им на смену приходят более высокоорганизованные структуры-3PL и 4PL-операторы.

В настоящее время в Республике Беларусь организация компаний 3PL-оператора строится в основном на базе транспортно-логистических центров.

Ряд операторов «Белтаможсервис», «Давдцать четыре», «БЛТ-логистик» представительство Asstra, «Белинтерлогистик», представительство «СТА-Логистик» заявляют уровень оказания услуг по технологии 3PL.

Услуги 4PL не представлены на рынке, как и отсутствуют подобные операторы на территории партнеров Республики Беларусь по ЕЭП [7].

Таким образом, недостаточная развитость рынка 3PL-услуг и полное отсутствие операторов, предоставляющих 4PL-услуги, затрудняет минимизацию логистических издержек. В итоге логистические затраты в конечной цене товара остаются стабильно высокими.

Поэтому необходимо совершенствовать работу логистических центров с целью возможности оказания полного пакета 3PL-услуг, что позволит экспортерам и импортерам минимизировать логистические затраты в конечной цене товара, а также увеличить доходы страны от транзита и повысить транзитную привлекательность ее территории.

**Список основных источников**

1. Аналитический обзор рынка транспортно-логистических услуг Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ipmconsult.by/ru/novosti/analiticheskij-obzor-ryinka-transportno-logisticheskix-uslug-belarus.html>. – Дата доступа: 01.03.2016.

2. Логистические центры: от количества – к качеству [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/stati/logisticheskie-tsentry-ot-kolichestva-k-kachestvu/>. – Дата доступа: 04.03.2016.

3. Транспорт и связь в Республике Беларусь : стат. сб. / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь ; редкол.: В. И. Зиновский [и др.]. – Минск : РУП «Информационно-вычислительный центр Национального статистического комитета Республики Беларусь», 2014. – 126 с.

4. Перечень логистических центров Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.mintrans.gov.by/ru/translogistic\\_306-translogistic\\_004-ru/](http://www.mintrans.gov.by/ru/translogistic_306-translogistic_004-ru/). – Дата доступа: 09.03.2016.

5. Второе ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры в Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tehnoviza.by/articles/issledovanie-sovremennoj-logisticheskoy-infrastruktury-v-belarusi>. – Дата доступа: 09.03.2016.

6. О ходе реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.mintorg.gov.by/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1761&Itemid=702](http://www.mintorg.gov.by/index.php?option=com_content&task=view&id=1761&Itemid=702). – Дата доступа: 10.03.2016.

7. О путях развития отечественной логистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bit-union.by/o-putyah-razvitiya-otechestvennoy-logistiki-dovnar-v-i-predsedatel-pravleniya-ooo-gruppa-bit-yunion>. – Дата доступа: 11.03.2016.

*The article deals with the development of transport and logistics activities and logistics centers in Belarus issues, including their role in the economy, development of domestic and foreign trade, transit traffic. The appraisal of the logistics centers construction dynamics, the prospects of their growth in number, the increase of the logistic services volume and structure are given in the article.*